

港湾ターミナルの脱炭素化に関する認証制度の創設に向けた検討会（第1回）

議事要旨

■日時：令和4年6月28日（火）12時40分～14時40分

■場所：AP 東京丸の内（WEB 併用）

■出席者：

（座長・委員）小林座長、上村委員（Web）、小谷野委員、白石委員（Web）、高橋委員、友田委員（Web）、名村委員、二村委員（Web）、古市委員、森委員、西尾委員

（オブザーバー）国土交通省海事局海洋・環境政策課長、横浜市港湾局政策調整部長、神戸市港湾局副局長

（ゲスト）関西エアポート株式会社技術統括部環境・空港計画グループ 澁谷氏

（国土交通省港湾局）港湾局長

- 本検討会の開催趣旨、本認証制度の目指す姿、脱炭素化に関する既存の認証制度、認証制度の方向性等について、事務局から説明した。
- 空港カーボン認証及び ESI プログラムについて、それぞれ、関西エアポート株式会社澁谷氏及び古市委員からご説明いただいた。
- 委員等から主に以下の意見等が述べられた。

委員等からの主なご意見

- 空港カーボン認証はレベルが上がるとスコープ 3（自社以外からの間接排出）まで把握する対象になる。取り組むべき目標については、空港内事業者と環境について対話する協議会を定期的で開催し、合意形成に至っているが、今後、実効性のある取組につなげていくことが課題。
- 空港カーボン認証取得のメリットとしては、自社の環境に配慮した取組や目標設定への信頼性が強化されることであると感じる。
- 航空旅客の環境への意識が高まっており、今後は、旅客がエアラインを選択し、エアラインが就航先の空港を選択することにつながる可能性がある。そのような観点から、空港カーボン認証制度を積極的に活用し、発信していくことは大切なことである。
- 認証制度は、認証を取得する側がどのようなメリットを感じるか、認証を取得する側のユーザーがどのように評価するかに留意する必要がある。そのことを認証機関が検証することも考えられる。
- 港湾ターミナルの認証制度は、港湾関係者のみならず一般的に分かりやすい環境対応の指標としての導入が検討されており、CNP 形成に向けた取組状況がユーザーである荷主や船社、金融機関等のステークホルダーに正確に伝わり、港湾ターミナルの競争力が向上する動機付

けになると期待している。

- 国際的に比較が可能な制度になること、海外との連携が重要な鍵になる。国際舞台における制度設計の進め方も非常に重要。
- 港湾ターミナルの脱炭素化の取組について、港湾ターミナルのユーザーに協力を求める場合、インセンティブを付与する工夫が必須であり、それがなければ競争力に負のインパクトを与える。本制度の成否は、分かりやすさ、公平性、バリュー・メリット、関係者のモチベーションをどう組み合わせるかで決まる。
- ターミナルオペレーターが全体を取りまとめて申請するのが実用的だと思われる。また、多段階評価や認証機関による運用は、具体性のあるアイデアであり、ワーキンググループで詰めていってほしい。
- CO2 削減に向けた様々な政策がある中で、例えばモーダルシフトによる内航海運を使ったフェリー輸送等の取組を想定した場合、トラック輸送から海運に切り替わると、国内の CO2 排出量はトータルでは減少するが、港湾ターミナル周辺部分の排出量は増えるかもしれず、どのように評価するかは課題。
- 公共ターミナルだけではなく、企業の専用ターミナルも認証制度の対象とすべき。
- 企業は今後、東京証券取引所のコーポレートガバナンス・コード、気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）提言、国際会計基準審議会（IASB）が設定した国際会計基準（IFRS）への対応が必要となり、国際サステナビリティ基準審議会（ISSB）の基準が出される。CO2 を排出する設備は座礁資産という厳しい判断を受けることになるため、株主目線、利用者目線等後押しして取り組まざるを得ないのは、むしろ企業の専用ターミナルではないか。
- 今まで港湾間競争であったが、港湾ターミナル単位の申請となれば、環境面でのターミナル間競争が始まることになり、合理的な単位なのではないか。
- 多段階評価を検討する際、例えば一番低いレベルの認証は、CO2 排出量の算定ができていて脱炭素化の計画ができていれば取得できるのか、それとももっと高いハードルを設定するのか、制度の検討にあたって留意すべき。
- 荷役機械の導入には、現在はエネルギー特会による補助が活用できるが、低炭素型荷役機械が普及し、エネルギー特会補助が終了した後の手当でも想定しておいた方がよい。
- 元々電動化され、ほとんどインバータ制御化が進んでいるガントリークレーンを更に脱炭素化するのはハードルが高いと思うが、評価の仕方はワーキンググループで詰めていただきたい。
- 荷役機械の水素燃料電池化については、荷役機械としての技術も大事だが、供給インフラが整っていないことがハードルになっている。インフラの整備を促進する施策があつて、それを踏まえて荷役機械の水素燃料化が進むと思う。
- 陸上電力供給の一番の課題は、電気料金が安いことである。最大デマンド量を基に基本料金

が決まるため、蓄電池の導入等によりできるだけピークカットして、契約電力を下げるのが大事。このほか、周波数変換装置を含め、イニシャルコストに対する支援もあると、陸上電力供給が進むのではないかと。

- ESG 金融において大事なことが 2 点ある。1 点は、どこを目標にするかという数値的な KPI (Key Performance Indicator) と、定性的な目標値をどう設定するかという SPT (Sustainable Performance Target)。もう 1 点は、期中のモニタリングやモニタリング体制の構築。この 2 点、適切な KPI・SPT の初期設定とモニタリング体制 (フレームワーク) が、格付機関等の認証で大きなポイントとなる。一定期間毎に更新という枠組みは検討されているが、サステナブルな認証制度・評価にしていくという観点で、モニタリングに関する評価を加えるべき。
- 港湾施設のハード面のスペックや設備投資に着目した取組への評価は、分かりやすさという意味では大事であり、投資を促すことにもなるが、オペレーションの改善により、船舶の停泊期間が短くなったり、荷役効率が良くなったりするため、最終的な排出量のみでの評価だけでなく、オペレーションの効率化に着目した取組への評価も認証の評価項目に加えることが望ましい。
- 荷役機械の能力やエネルギー効率が向上しても、取扱量が増えるとトータルの CO2 排出量が増えてしまうことがあるため、その評価方法や、誰が認証制度の申請者となるかによって取り組み方には違いがあるので、ワーキンググループで十分に検討していただきたい。
- 港湾ターミナルの脱炭素化は、港湾関係事業者の事業展開と密接に関係しており、各事業者が脱炭素に取り組んでいこうという中で、客観的に評価できる制度が整備されることは非常に望ましい。脱炭素化の方策を考える上での方向性をきちんと位置付け、対外的に明確にアピールできるような制度設計をお願いしたい。
- 国際的に選ばれる港湾という視点に立ったとき、ターミナルごとの取組とは別に、港湾全体としての評価、取組も定量化できれば望ましい。港湾ターミナルの認証制度の創設を皮切りに、より広がりのある制度に育ててほしい。
- 残余の CO2 のオフセットについて、メニューを提示したり、購入する相手先を示したり、それをなるべく Win-Win になるようにすると面白くなる。
- 例えば、ブルーカーボンのような藻場を造成し、1 つの港の中でオフセットが完結するようにすれば、ターミナルオペレーターと、藻場を造成する港湾管理者等が、Win-Win になる。
- カーボンニュートラルポートの実現自体が非常に価値のあることだが、更に言えば、何のためにするのか、産業政策や日本の戦略的な経済安全保障上のメリットがあるのか、考えていく必要がある。港湾だけでなく、サプライチェーン全体を通じて実現していかなければならないが、その中で公共性の高い港湾から、先端を切ってカーボンニュートラル化を推進していくことに大きな意味がある。
- エンドユーザー・消費者が、どこをやってきたか分からないのでは心許ない。海運は出発地

があれば到着地があり、1 つの港だけで物流が完結するわけではないので、国際的なネットワーク、スキーム、ステージの中で、色々な国とハーモナイズしながら進めていくことになる。国際的な枠組みも平行に動いているので、両輪にして進めていく必要がある。

- 「認証」という言葉が適切か。例えば ISO の認証と港湾ターミナルの認証は明らかに違うので、言葉が並列していいのか。ここでいう「認証」とはどういうことなのか、世界的にも分かりやすいイメージを作っていかなければならない。
- ISO の認証は、基本的に1つの企業・組織が対象になっているが、港湾ターミナルの認証は、コンテナターミナル全体として認証の対象になる。また、ISO の場合は合格するかしないかだが、港湾ターミナルの認証は色々なスコープを設けて考えていく。他の制度を参考にしながら、議論する中身を明らかにしていきたい。

(了)